



Factsheet

Fakten zum Wirtschaftsverkehr (WIVE)

Ausgangslage

Der Wirtschaftsverkehr ist Voraussetzung für eine funktionsfähige Wirtschaft und eine prosperierende Gesellschaft. Leistungen des Wirtschaftsverkehrs sind die Grundlage für Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten. Die Schweizer Bevölkerung profitiert täglich davon: Die Regale in den Läden sind mit den Lieblingsartikeln aufgefüllt, der Müll wird entsorgt und das Paket mit den online bestellten Kleidern nach Hause geliefert. Allerdings verursacht der Wirtschaftsverkehr auch Infrastrukturkosten und wirkt sich negativ auf Umwelt und Gesundheit aus¹.

Der Wirtschaftsverkehr ist jedoch nicht nur ein Verursacher von zentralen Herausforderungen im Verkehrsraum, sondern auch ein Geschädigter. Er wird beispielsweise durch die knappe Verfügbarkeit von Flächen im urbanen Raum für die Be- und Entladung sowie durch die Engpässe auf der Strasseninfrastruktur beeinträchtigt. Grafik 1 zeigt diese beiden unterschiedlichen Rollen des Wirtschaftsverkehrs.

Was den Wirtschaftsverkehr ausmacht, wird erst seit wenigen Jahren vertieft untersucht. Dieses Faktenblatt fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus den neusten Studien des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK zusammen. Dabei handelt es sich um folgende drei Studien: Grundlagenstudie «Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen» von 2021², «Vorstudie Referenzmodell Wirtschaftsverkehr» von 2024 sowie die Forschungsstudie «Heutige und künftige Bedeutung des leichten Nutzfahrzeugverkehrs (Lieferfahrzeuge)» von 2023³. Laut den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes wächst der Güterverkehr bis 2050 im Vergleich zu 2017 um 31 Prozent und der Lieferwagenverkehr um 58 Prozent⁴. Der Wirtschaftsverkehr ist in der Diskussion über die Auswirkungen des Gesamtverkehrs auf die Infrastruktur und den Raum differenzierter zu betrachten. Nur so ist es möglich, für alle Akteure Lösungen zu finden. Im Kapitel «Herausforderungen und Handlungsoptionen» werden einige erwähnt.

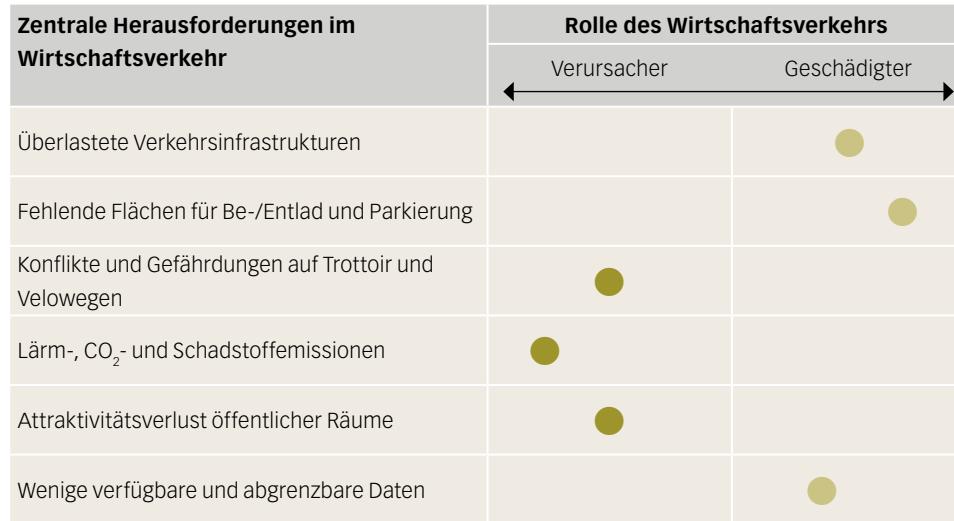
1 Externe Effekte des Verkehrs 2020, ARE ([Link](#)); Kosten und Finanzierung

des Verkehrs 2020, Bundesamt für Statistik BFS ([Link](#))

2 Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen 2021, ARE ([Link](#))

3 RESEARCH+DATA-Shop – Mobilityplatform 2023, Bundesamt für Straßen
ASTRA ([Link](#))

4 Verkehrsperspektiven 2050, 2021, ARE ([Link](#))



Grafik 1: Unterschiedliche Rollen des Wirtschaftsverkehrs.

Quelle: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen 2021, ARE

Definition und Segmentierung Wirtschaftsverkehr

Definition Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehr bezeichnet Ortsveränderungen von Gütern und Personen, die für geschäftliche oder dienstliche Zwecke stattfinden. Pendlermobilität (Weg von und zur Arbeit) ist explizit ausgeschlossen.⁵

Segmentierung Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr setzt sich aus vier Teilsegmenten zusammen, die nicht durch die eingesetzten Fahrzeuge definiert werden, sondern durch den treibenden Akteur (Grafik 2).

Erhebungen zum Wirtschaftsverkehr

Mehrere schweizweite Erhebungen bestehen, die Ansätze zur Quantifizierung und zur Abgrenzung der Teilsegmente des Wirtschaftsverkehrs liefern können. Zur Einordnung der Grösse der Verkehrssegmente auf Stufe Gesamtverkehr eignet sich nur der Kennwert **Fahrleistung** (Grafik 3).

- Der **Wirtschaftsverkehr** mit seinen vier Teilsegmenten hat einen Anteil von ca. 16,5 % an der Gesamtfahrleistung auf den Schweizer Strassen.
- Der Dienstleistungsverkehr mit Waren (3,8 %) ist gegenüber dem Güterwirtschaftsverkehr unscharf abgegrenzt. Eine Differenzierung des Fahrtzwecks bei der Verwendung von Güterfahrzeugen > 3,5 t wird in keiner Schweizer Erhebung vorgenommen.

5 Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen 2021, ARE ([Link](#))

- Der Dienstleistungsverkehr ohne Waren wird im Mikrozensus Mobilität und Verkehr erfasst⁶. Hierbei stehen aber nicht die für den Verkehr verantwortlichen Wirtschafts- und Verwaltungseinheiten im Vordergrund, sondern das Verkehrsverhalten der Bevölkerung.
- Die Bedeutung des Personenwirtschaftsverkehrs (1,6 %), insbesondere mit Personenwagen, ist gegenüber dem Privatverkehr schwer abzugrenzen. Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr fällt der Personenwirtschaftsverkehr in die Kategorie «Dienstfahrt». Der Verkehr mit Reisebussen wird vom öffentlichen Verkehr getrennt erfasst. Hier sind die Statistiken des Bundesamtes für Statistik BFS zu den jährlichen Fahrleistungen eine geeignete Grundlage.
- Die Aufteilung der Fahrleistung von Lieferwagen (oder leichte Nutzfahrzeuge LNF) zwischen dem Wirtschafts- und Privatverkehr war bis anhin aus bestehenden Quellen nicht abschliessend zu klären. Die nachfolgend erwähnte Studie fokussiert sich auf diese Lücke.

6 Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2021, Bundesamt für Statistik BFS, ARE ([Link](#))

Wirtschaftsverkehr				
Güterwirtschaftsverkehr	Dienstleistungsverkehr mit Waren	Dienstleistungsverkehr ohne Waren	Personenwirtschaftsverkehr	
<ul style="list-style-type: none"> • Belieferung Retail • Baustelle • Kurier-/Express-/Paketdienste (KEP) • Entsorgung • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Handwerker/innen • Marktfahrer/innen • Umzüge • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Handwerker/innen • Pflegedienste • Geschäftsreisen • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Taxi • Reisebusse • ... 	

Grafik 2: Segmentierung des Wirtschaftsverkehrs.

Quelle: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen 2021, ARE

Fahrzeugtyp	Mio. Fzkm	Gesamtanteil	Güterwirtschaftsverkehr	Dienstleistungsverkehr mit Waren	Dienstleistungsverkehr ohne Waren	Personenwirtschaftsverkehr	ÖV	Privatverkehr
Personenwagen	59 344	89,1 %	593	593	2967	593	–	54 597
Leichte Güterfahrzeuge	4530	6,8 %	1359	1812	340	340	–	679
Lastwagen	1276	1,9 %	1148	128	–	–	–	–
Schwere Güterfahrzeuge	962	1,4 %	962	–	–	–	–	–
Busse	458	0,7 %	–	–	–	137	321	–
Summe	66 570		4063	2533	3307	1071	321	55 276
Anteil			6,1 %	3,8 %	5,0 %	1,6 %	0,5 %	83 %
16,5 %								

Grafik 3: Fahrleistungen nach Fahrzeugtyp und Verkehrssegmenten in Mio. Fahrzeugkilometern 2018 (hergeleitete Werte).

Quelle: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen 2021, ARE

Bedeutung des leichten Nutzfahrzeugverkehrs (Lieferfahrzeuge)

Seit September 2023 liegt die Forschungsstudie «Heutige und künftige Bedeutung des leichten Nutzfahrzeugverkehrs (Lieferfahrzeuge)» vor (ASTRA, 2023). Mit der darin entwickelten Segmentierung liegt erstmals eine systematische Struktur für die Nutzung von Lieferwagen vor. Die Studie zeigt, dass alle drei untersuchten Teilsegmente (oder Kategorien) des Wirtschaftsverkehrs für den Lieferwagenverkehr relevant sind (Grafik 4).⁷

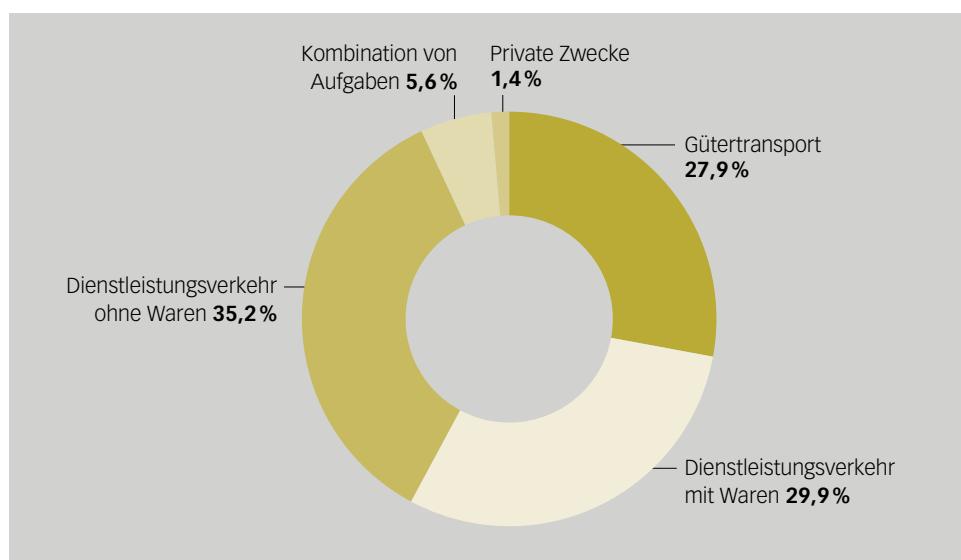
Stückgut und KEP dominieren im Lieferwagenverkehr

Beim Transport mit Lieferwagen hat Stückgut eine hohe Bedeutung. Insbesondere bei Handwerkern kann davon ausgegangen werden, dass nahezu ausschliesslich Stückgut transportiert wird. Dazu zählen in dieser Studie palettisierte Güter, lose Güter, in Regalen verstauten und auch in Rollcontainern oder anderen Boxen untergebrachte Güter. Kaum eine Bedeutung haben **Massengüter** wie Schüttbehälter, Silos oder Tanks.

7 Das Teilsegment Personenwirtschaftsverkehr (Grafik 2) wurde in der Forschungsstudie nicht vertieft.

In der Bevölkerung besonders wahrgenommen werden die Lieferwagen, die Pakete und Lieferboxen/-taschen ausliefern, sogenannte **KEP-Güter (Kurier/Express/Paket)**. Doch diese machen, trotz weit verbreiteter Meinung, nicht den Grossteil der Fahrleistungen der Lieferwagen aus. Sie betragen nur rund 6 % der Fahrleistungen (Verkehr und Lagerei KEP in Grafik 5).

Hinsichtlich ihrer quantitativen Bedeutung stechen das **Baugewerbe** im Güterverkehr Stückgut, im Dienstleistungsverkehr mit Waren sowie ohne Waren und die Branche **Verkehr und Lagerei** im Güterverkehr KEP heraus. Sie machen bezogen auf die Fahrleistung zusammen ca. 55 % des Lieferwagenverkehrs in der Schweiz aus. Die restlichen 45 % verteilen sich auf andere Segmente, wobei kein weiteres Segment einen Anteil von mehr als 5 % aufweist. Diese sind dennoch relevant, weil darin speziell Lieferwagen zum Einsatz kommen, auch wenn sie am Gesamtverkehr mit Lieferwagen einen geringen Anteil haben. Zu nennen ist etwa der Dienstleistungsverkehr mit Waren in der Branche «Gastgewerbe/Beherbergung/Gastronomie», der immerhin 3 % des gesamten Lieferwagenverkehrs in der Schweiz ausmacht (Grafik 6).



Grafik 4: Anteile der Fahrleistungen nach Kategorien des Wirtschaftsverkehrs 2022.

Quelle: Bedeutung Lieferfahrzeuge 2023, Bundesamt für Strassen ASTRA

Güterverkehr KEP	Güterverkehr Stückgut	Dienstleistungsverkehr mit Waren	Dienstleistungsverkehr ohne Waren
Verkehr und Lagerei: 6,1 %	Baugewerbe/Bau: 12,1 %	Baugewerbe/Bau: 20,6 %	Baugewerbe/Bau: 18,0 %
Baugewerbe/Bau: 2,2 %	Verkehr und Lagerei: 1,7 %	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen: 3,0 %	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen: 7,1 %
Handel oder Instandhaltung und Reparatur von Motorfahrzeugen: 1,8 %	Gastgewerbe/Beherbergung und Gastronomie: 0,8 %	Gastgewerbe/Beherbergung und Gastronomie: 3,0 %	Energieversorgung: 2,2 %
Gastgewerbe/Beherbergung und Gastronomie: 1,7 %	Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren: 0,6 %	Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren: 1,4 %	Handel oder Instandhaltung und Reparatur von Motorfahrzeugen: 2,2 %
Erbringung von sonstigen Dienstleistungen: 0,6 %	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen: 0,4 %	Verkehr und Lagerei: 0,9 %	Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren: 1,9 %

Grafik 5: Anteile der Fahrleistungen je Segment und Branche 2022.

Quelle: Bedeutung Lieferfahrzeuge 2023, Bundesamt für Strassen ASTRA

Herausforderungen und Handlungsoptionen

Dialog und Koordination zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaft intensivieren

Der urbane Wirtschaftsverkehr hat Berührungspunkte mit den Infrastrukturen aller drei Staatsebenen. Er verkehrt auf den National-, den Kantons- und den Gemeindestrassen und ist meistens über Gemeinde- und Kantongrenzen hinweg vernetzt. Es ist daher aus Bundessicht für alle involvierten Akteure (Behörden aller Staatsebenen, Städte, Wirtschaft, Verbände etc.) sinnvoll, die Herausforderungen im Wirtschaftsverkehr noch stärker gemeinsam anzugehen. Dazu sollen bestehende Instrumente des Bundes proaktiver genutzt⁸⁹¹⁰ werden. Der Bund ist auch daran, eine Nationale Dialogplattform für den Austausch untereinander aufzubauen.

Handlungsoptionen

Für die politische Diskussion wichtig zu wissen ist die Tatsache, dass der reine Güterwirtschaftsverkehr nur etwa einen Drittelf der Fahrleistungen mit Lieferwagen ausmacht. Weitere rund 30 % des Lieferwagenverkehrs sind Dienstleistungsverkehre mit Waren (z. B. Bauhandwerkerverkehre mit Waren) und rund 35 % Dienstleistungsverkehre ohne Waren (z. B. Handwerkerverkehre ohne Waren). Die im Forschungsbericht identifizierten zentralen Herausforderungen können mit zahlreichen Handlungsoptionen angegangen werden. Insgesamt zeigt der Bericht rund 30 Handlungsoptionen in sieben Stossrichtungen.¹¹ Die meisten betreffen den Güterwirtschaftsverkehr.

Keine Handlungsoption hat allein das Potenzial, Fahrleistung oder Stopps stark zu reduzieren. Daher ist es wichtig, die Abwicklung des Verkehrs mit leichten Nutzfahrzeugen verträglich zu gestalten. Dazu dienen insbesondere die Handlungsoptionen zur besseren Verfügbarkeit von Halte- und Parkmöglichkeiten, beispielsweise das Einrichten von Ladezonen für den Lieferverkehr sowie bessere Informationen über freie Halte- und Parkflächen für den Wirtschaftsverkehr. Im Bereich des Handwerkerverkehrs erfolgsversprechend ist die Konsolidierung und Optimierung von Baustellenverkehren, vor allem bei mittleren und grösseren Baustellen. Für eine effiziente Baustellenlogistik gibt es bereits gute Beispiele in der Schweiz, etwa der Bau der Roche-Türme in Basel.

Publikation weiterer Studien und Datengrundlagen

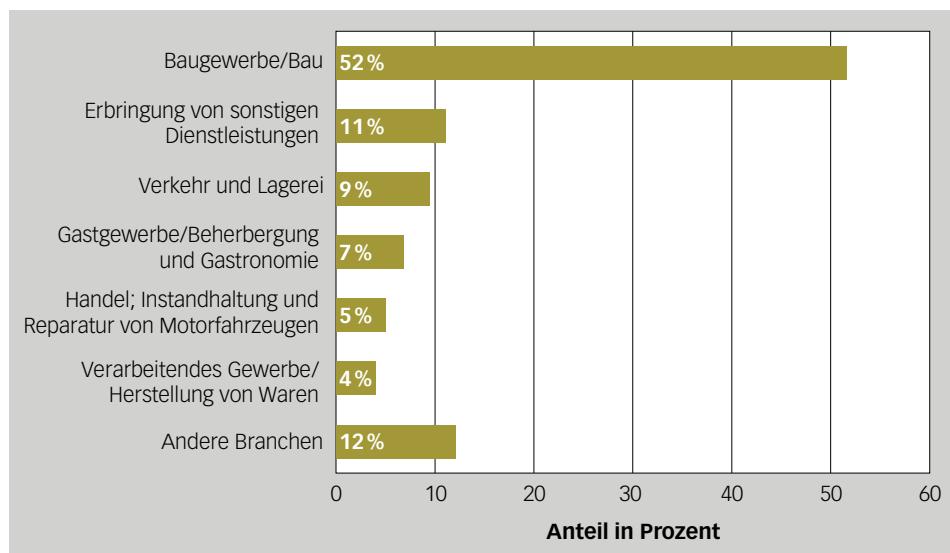
- KOMO-Forschungsprojekt des Bundesamts für Energie BFE «FE-LOG, Flächen- und Energieeffiziente Logistik», 2024. [Link](#)
- Aktuelle Daten zur Erhebung Strassengüterverkehr mit leichten Fahrzeugen (bis 3,5 t) des Bundesamts für Statistik BFS: Publikation voraussichtlich Ende November 2024. [Link](#)
- Verkehrsmodelle des UVEK: «Aggregierte Methode Güterverkehr» und «Lieferwagenmodell». [Link](#)

8 Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm 2021, ARE ([Link](#))

9 Konzept für den Gütertransport auf der Schiene 2017, Bundesamt für Verkehr BAV ([Link](#))

10 Programm Agglomerationenverkehr 2023, ARE ([Link](#))

11 RESEARCH+DATA-Shop – Mobilityplatform 2023, Bundesamt für Strassen ASTRA ([Link](#))



Grafik 6: Lieferwagenverkehr nach Branchen, Anteil Fahrleistungen Lieferwagen 2022 in Prozent.

Quelle: Bedeutung Lieferfahrzeuge 2023, Bundesamt für Strassen ASTRA

Anhang

Segmentierungsvarianten des Wirtschaftsverkehrs¹²

Die in der UVEK-Grundlagenstudie (2021) geschaffene neue Segmentierung des Wirtschaftsverkehrs liefert eine sachlogische Gliederung für eine dialogorientierte und integrierende Debatte über die zukünftige Entwicklung und Steuerung von Mobilität insgesamt. Gründe für eine weitere Verfeinerung der Segmentierung können die folgenden sein:

- Die unterschiedliche Relevanz der Teilssegmente (z. B. bezüglich Anteile der Fahrleistung)
- Die unterschiedlichen Fahrzeugeinsatzprofile
- Der unterschiedliche Handlungsbedarf
- Die unterschiedliche Sensitivität der Teilssegmente in Bezug auf Massnahmen

12 Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen 2021, ARE ([Link](#))

Anhand dieser Kriterien wurden erste Segmentierungsvarianten erarbeitet für die vier Teilssegmente des Wirtschaftsverkehrs (Grafik 7). Je nach Akteur oder Fragestellung dient die eine Segmentierung besser als die andere. Insgesamt können aus Verfeinerungen unterschiedliche Nutzen resultieren (Grafik 8).

	Güterwirtschaftsverkehr	Dienstleistungsverkehr mit Waren	Dienstleistungsverkehr ohne Waren	Personenwirtschaftsverkehr
Logistikmärkte	X			
Warengruppen	X			
Frachtarten	X			
Wirtschaftszweige	X	X	X	(X)

Grafik 7: Differenzierungsvarianten für Teilssegmente des Wirtschaftsverkehrs.

Quelle: Vorstudie Referenzmodell 2024, ARE

Stakeholder	Wichtigste Nutzen
Behörden auf nationaler, kantonaler, regionaler und städtischer Ebene	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Fakten und besseres Verständnis des Wirtschaftsverkehrs • Besserer Fokus auf den realen Handlungsbedarf • Bessere Berücksichtigung der verschiedenen Nutzeransprüche • Wirkungsvollere Massnahmenplanung/bessere Zielerreichung im Rahmen von Konzepten und ihrer Umsetzung (Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr) • Allgemeingültige Anwendbarkeit
Politik	<ul style="list-style-type: none"> • Besseres Verständnis für Anliegen des Wirtschaftsverkehrs • Wirkungsvollere Verkehrspolitik im Zusammenhang mit Wirtschaftsverkehr (Effektivität, Effizienz)
Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Belastbare Segmentierung und Fakten zu Anteilen des Wirtschaftsverkehrs (Transparenz) • Bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Stakeholder in der Verkehrs- und Raumplanung im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr
Verbände	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Fakten zur Positionierung im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr
Wissenschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Erkenntnisgewinn Wirtschaftsverkehr • Fachartikel zum Referenzmodell
Öffentlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr mit geringeren Umweltbelastungen und höherer Effizienz, bessere Qualität von Dienstleistungen im Wirtschaftsverkehr • Faktenbasierte Informationen zum Wirtschaftsverkehr

Grafik 8: Unterschiedlicher Nutzen der Segmentierung.

Quelle: Vorstudie Referenzmodell 2024, ARE